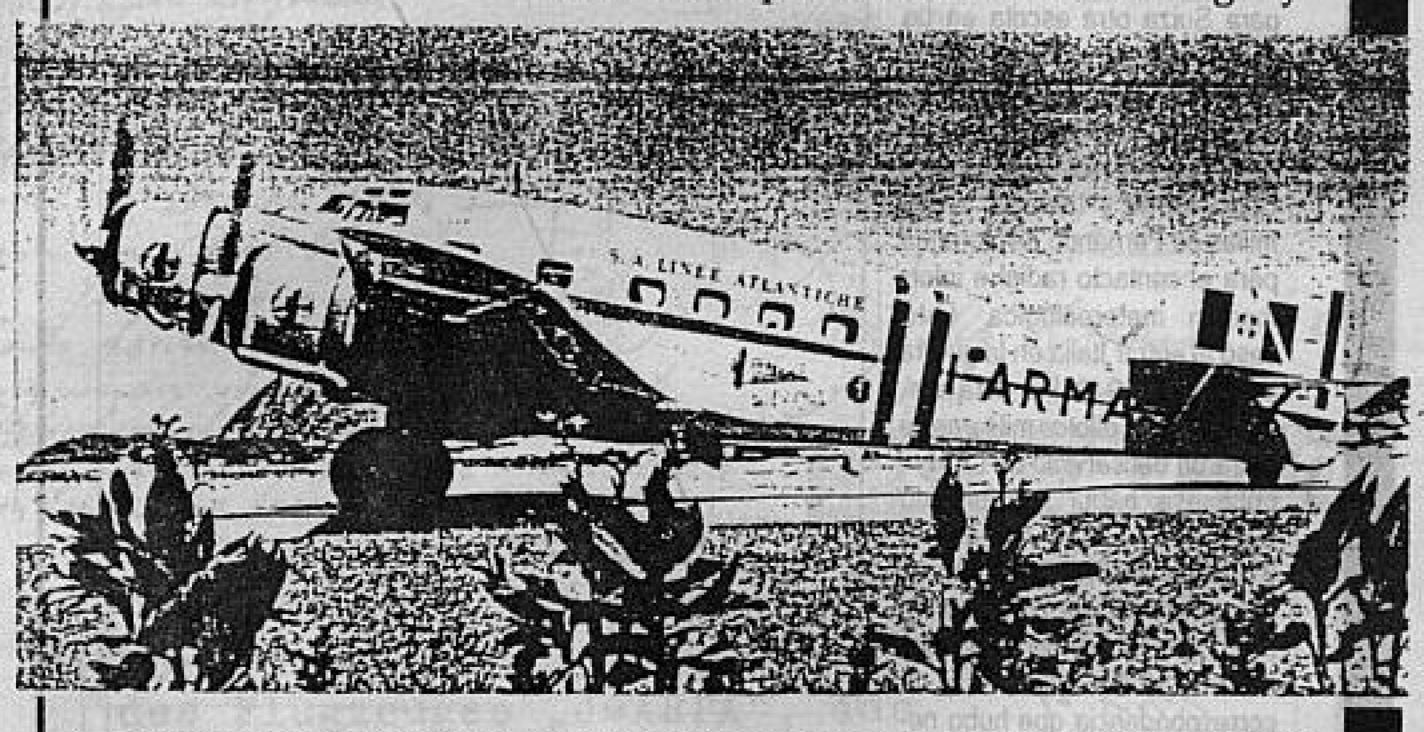
LATI

Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A.

Recopilación por Jorge Ebbeler.

GAFU. Grupo Aerofilatélico del Uruguay



1. Salvo vuelos esporádicos, Italia no estableció una línea aérea regular con Sud América hasta fines de 1939. Ya en diciembre de 1938 el Departamento de Aeronáutica Civil de Brasil autorizó a ALA LITTORIA a operar en ese país y el 03.07.39. por el Decreto 1401, a establecer un servicio semanal entre ambos paises.
   Se pensó en un servicio de hidroplanos similar a Lufthansa usando aparatos Cant Z. 509 con escalas desde Rio de Janeiro a Salvador, Recife, Natal, Ilha do Sal (Is. Cabo Verde), Villa Cisneros, Málaga, y Roma. Pero la Sección Atlántica de ALA LITTORIA integró un nuevo Directorio el cual decidió hacerlo independiente con el nombre Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A. (LATI) y usar aeroplanos Savoia-Marchetti S.M. 83 (Fig. 1) versión civil del de guerra S.M. 79., teniendo como base el aeropuerto de Guidonia cerca de Roma (setiembre de 1939).
   Se construyeron infraestructuras aeronáuticas en la Ilha do Sal; Málaga fue sustituída por Sevilla desde donde también se conectó con Lisboa (Fig. 2).
2. El servicio de LATI a Sud América se inauguró desde Roma el 21.12.39 y desde Río de Janeiro el 22.12.39 contando con doce aparatos y diecinueve pilotos, cinco de ellos militares. Tres diferentes cancelaciones postales inaugurales se usaron en Roma (Fig. 3 y 5) Para la salida de Río de Janeiro en el primer vuelo la correspondencia recibió una cancelación brasilera especial conteniendo una gaviota, emblema de LATI (Fig. 3 y 4) La autorización a ALA LITTORIA sirvió para LATI hasta que por el Decreto 6108 del 15.08.40 se le dió aprobación oficial a ésta última en Brasil.
   El avión del vuelo inaugural desde Río de Janeiro (I-ARPA) se estrelló en Mogador, Ma- →

rruecos el 26.12.39 a causa de una tormenta, muriendo toda la tripulación de cinco más dos periodistas (Cat. NIERIENCK 391226). Se salvó una pequeña parte de la correspondencia, toda ella con quemaduras (Fig. 3). La destinada a Alemania se le colocó una etiqueta especial y para Suiza otra escrita en un sobre especial que contenía la carta (Fig. 5).

3. Al comienzo se estacionaron buques a 300 millas de las Islas Cabo Verde y también a 300 millas de Fernando de Noronha para el contacto radial e información metereológica. Esto cesó al entrar Italia en la guerra en junio de 1940. Por esta misma causa los pilotos militares se retiraron del servicio de LATI.
4. Lufthansa había interrumpido sus vuelos a Sud América el 31.08.39; Air France realizó su último vuelo de regreso el 02.07.40. Se concentró entonces sobre LATI tal cantidad de correspondencia que hubo necesidad de agregar en octubre de 1940 aviones S.M.82 y S.75/76, más lentos pero de mayor parte.

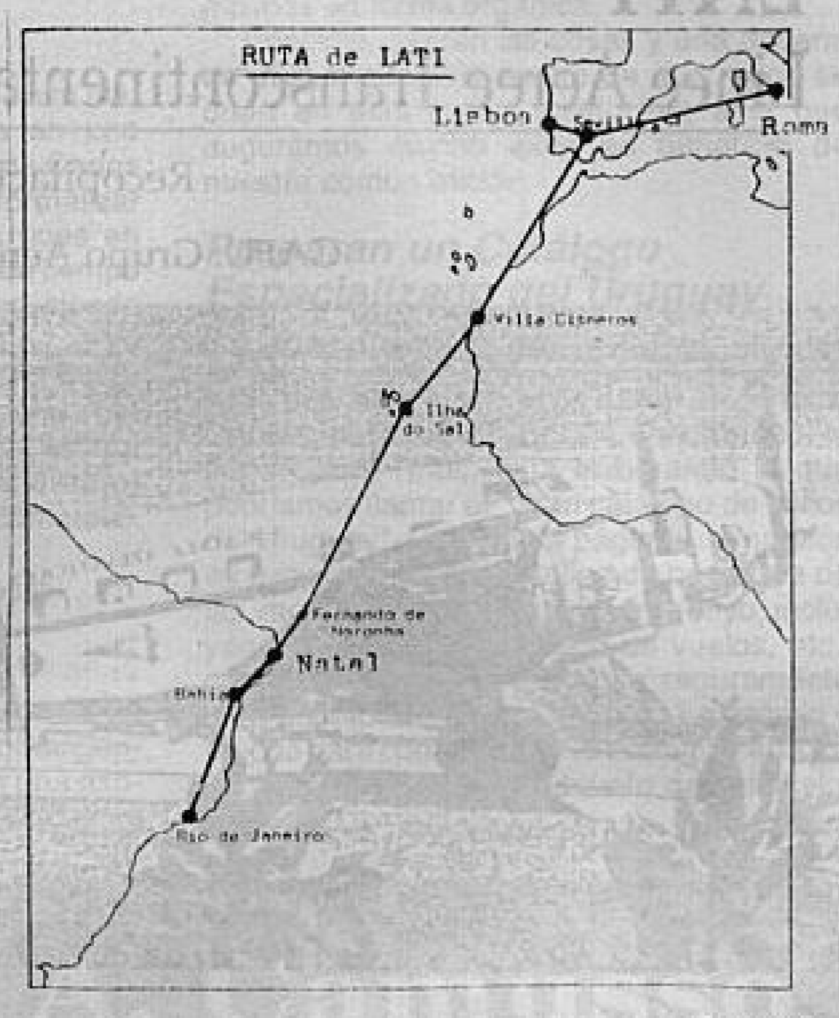


Figura 2







Cancelaciones del primer vuelo desde Roma



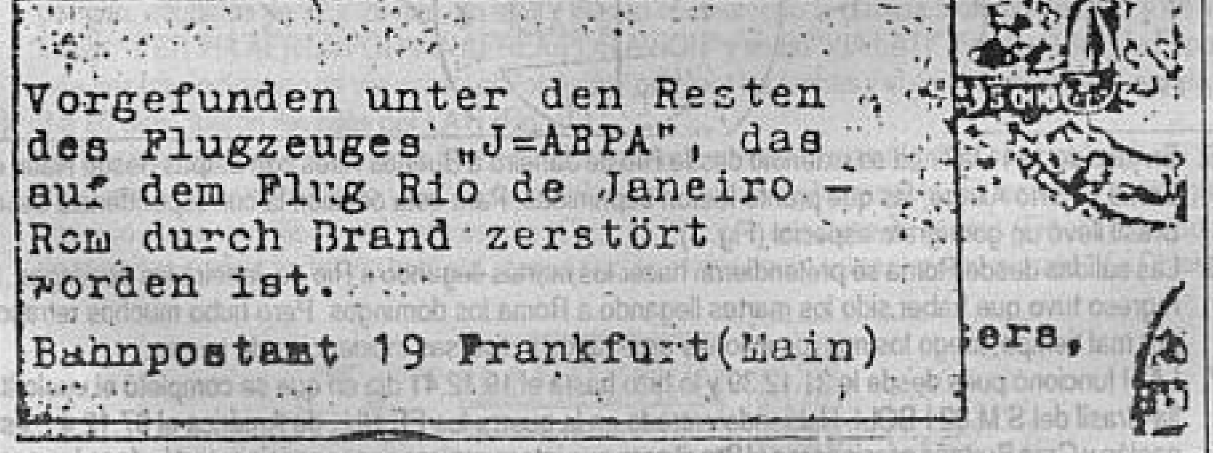


Cancelaciones brasileras de primeros vuelos a Roma y a Buenos Aires

Figura 3

Figura 4

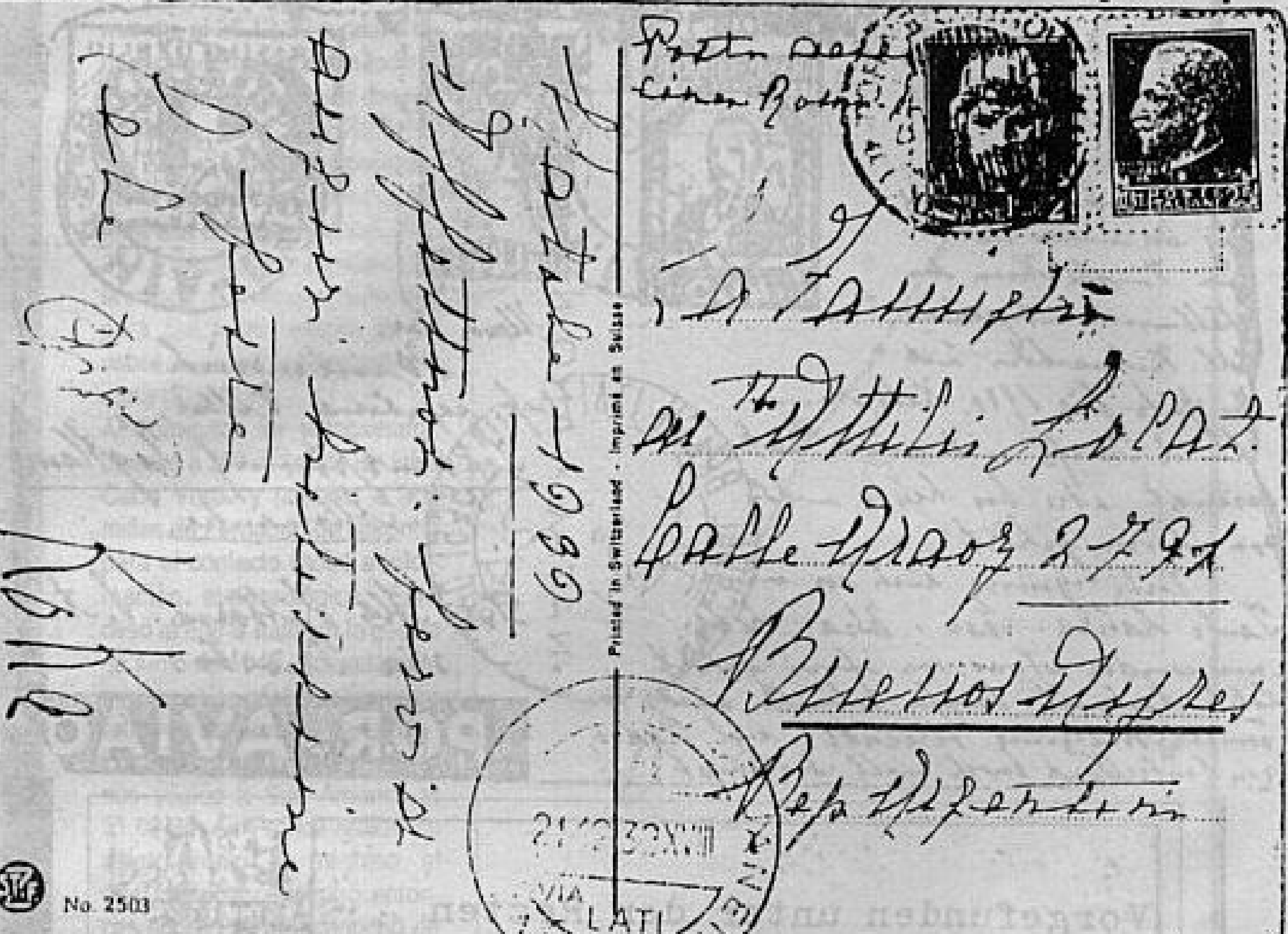
POR AVIÃO


Vorgefunden unter den Resten
des Flugzeuges „J=ABPA", das
auf dem Flug Rio de Janeiro –
Rom durch Brand zerstört
worden ist.
Bahnpostamt 19 Frankfurt(Main)

Etiqueta Alemana

Suiza: Escrito en un sobre contenedor de una pieza. Figura 5

Figura 6



5. En julio de 1941 la línea se extendió desde Río de Janeiro a Buenos Aires con etapas desde Natal en Bahía y Porto Alegre, las que pronto fueron suprimidas. Para esta ocasión la correspondencia desde Brasil llevó un gomígrafo especial (Fig. 3).
6. Las salidas desde Roma se pretendieron hacer los martes llegando a Río de Janeiro los domingos. El regreso tuvo que haber sido los martes llegando a Roma los domingos. Pero hubo muchos retrasos por mal tiempo, luego los nuevos aviones agregados y diversas incidencias de guerra.
7. LATI funcionó pués desde le 21.12.39 y lo hizo hasta el 19.12.41 día en que se completó el vuelo Italia-Brasil del S.M.82 I-BOLI. Habiendo entrado en la guerra los EE.UU.. de América el 07.12.41, esta nación y Gran Bretaña presionaron al Brasil para que interrumpiera esos servicios, cortándose los aprovisionamientos a LATI y a CONDOR. El último vuelo de Río de Janeiro a Roma partió el 11.12.41.
8. En su existencia de casi 2 años LATI realizó 211 cruces del Atlántico Sur transportando 1.700 pasajeros, 120.808 kilos de correspondencia y 143.414 kilos de carga. Sólo 2 aviones se perdieron: El del primer vuelo desde Río de Janeiro y el de S.H. 75 I-BAYR el 15.01.41 después de 4 horas de salir de Natal. De éste último no se recuperó correspondencia.
9. LATI fué por casi dos años un vínculo vital hacia y desde las Américas para la Europa del "Eje" Roma-Berlín, países asociados y dominados y los neutrales España, Liechtenstein, Portugal, Suecia, Suiza y el Vaticano. Por cierto que la correspondencia fué mucho más númerosa vía Lisboa-Azores-Bermudas-USA por los Clippers de Pan American Airways, Inc. Pero ésta estaba sujeta no sólo a demoras propias, sino también a la censura Aliada. Por eso muchos particulares, empresas comerciales, diplomáticos e "informantes" prefirieron a LATI.

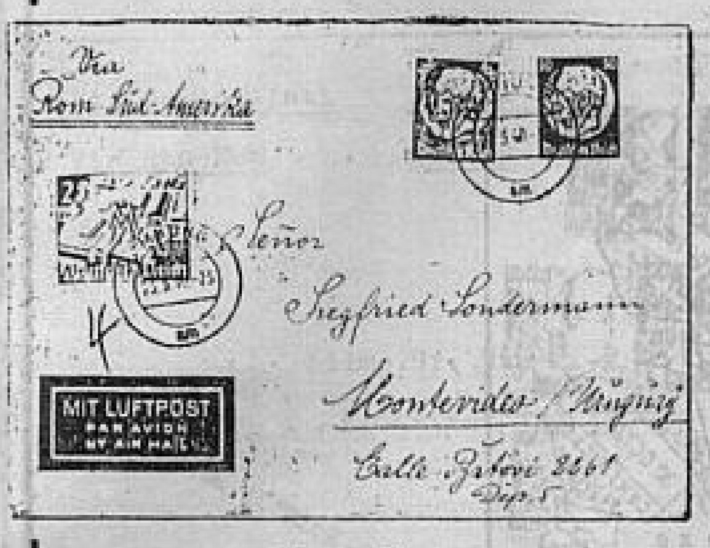


Figura 7



Figura 8

10. Es de notar que pese a ser ésta una compañía italiana, las cartas de Alemania (que incluía por anexión a Austria, Danzig y el país Sudeten de Checoeslovaquia), constituyeron el mayor volumen de correspondencia. Salvo excepciones, al comienzo y al final del período, hubo censura en Alemania, Italia y España. No hubo censura para los países neutrales y los todavía no ocupados.
11. En Europa, a los sobres se les agregaba por escrito o con un gomígrafo el medio aéreo a utilizar. Según disposición del Correo Alemán debía escribirse "Mit Lüftpost nach Südamerika" (Fig. 7) a lo que fué agregado a veces "via italien" o fué cambiado muchas veces por "Via Rom" - "Via Rom - Südamerika" (Fig. 8), "Via Lati-Condor", etc. y hasta sólo "Argentinen". Aparecen también únicamente "Por Avión" y "Via Aérea", estos últimos de Italia. En este país se aplicaron, no siempre, y en la 2da. mitad del período, etiquetas de 52 x 20 mm. en azul y blanco conteniendo la gaviota símbolo de LATI y en tres líneas: "PER VIA AEREA/POR VIA AEREA/POR AVION" y abajo "VIA LATI" (Fig. 9 y 16a), de España rara vez hay indicación de vía excepto "Por Avión" pero por las fechas y el corto tiempo transcurrido de 3 a 10 días, fueron llevadas por LATI (Fig. 10).
De Liechtenstein, que fueron por Suiza a Italia, aparece siempre un gomígrafo rectangular de 45 x 18 mm. que a la izquierda bajo una "g" se inscribió un número dígito variable. El resto del rectángulo, impreso arriba con "über-via", está escrito "Chiasso 2" sobre una línea de puntos (Fig. 11). De Suiza, se identifican además de "Via Lati" etc., por un escrito a lápiz negro o de color o gomígrafo "Via Chiasso"



Figura 9



Figura 10



Figura 11



Figura 12
Este tiene todas las indicaciones de ruta

Via Condor-Lati Suissa

Via Rio-Rom Suisse

Illmo.Sr. Dr. A. Keller

Redaktion des „Bund"

BERN.

Effingerstrasse 1-3.

MIT LU
PAR
BY A

Figura 13
Nótese el error en gomígrafo "LITORIA" con una sola T

"VIA CONDOR"

ALA LITTORIA

Señorita

MARIA BUSSANI

Ruggero Manna 16

TRIESTE

COMMISSION PROVINC

REPUBLICA DEL URUGUAY

P.O

Figura 14



Figura 15

o sólo "Chiasso" (Fig. 12). Desde Sud América se utilizaron escritos y a veces con un gomígrafo "Condor-LATI, Via Lati, Río de Janeiro-Alemania, Vía Condor-Ala Littoria", etc. (Fig. 13). Hay diferentes sobres comunes y otros con distintos impresos: "Condor" con su emblema, en verde; otros con el agregado de "Ala Littoria" y su emblema, (Fig. 14), hasta de Air France (Fig. 4) y Pan American Airways (Fig. 15). LATI emitió sobres con distintos impresos.

12. Esta recopilación se refiere exclusivamente a la comunicación postal Europa-Sud América-Europa. Abarcó a casi todos los países Sudamericanos, menos tal vez Venezuela y las Guayanas Holandesa y Francesa, y decididamente no la Británica. Por ahora la literatura no muestra sobres de/a Ecuador. Desde Natal las misivas iban hacia localidades del Sur por CONDOR (Sindicato Cóndor de capitales alemanes) hasta Santiago de Chile. De allí o desde Buenos Aires, eran transferidas a PANAGRA (PAN AMERICAN-GRACE AIRWAYS, Inc., FAM 9) que las distribuía a lo largo de la costa del Pacífico. Chile alcanzaba a LATI desde Punta Arenas a Santiago con sus servicios aéreos, Argentina hacía lo mismo con sus servicios de Provincias y Patagonia y de Paraguay, Brasil se cubría con CONDOR y VARIG y Bolivia tomaba correspondencia con el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) también de origen alemán, en Puerto Suárez - Corumbá de la línea CONDOR de Brasil a ésta última.
No se puede dejar de citar la abundante correspondencia de Centro América, Caribe, Norte América, y particularmente EE.UU. de América, combinando LATI con PANAGRA y PAN AMERICAN AIRWAYS, INC. (ésta por la FAM 10) desde Brasil. U.S.A. no estaba en guerra con el "Eje" y sus servicios postales por este camino, combinado se cumplieron con regularidad y sin censura propia. Este Capítulo no entra en la recopilación.

13. Aparentemente toda Europa del "Eje", sus países asociados y los ocupados, los todavía libres y los neutrales, así como las Islas Cabo Verde, utilizaron LATI, incluso Egipto y Turquía.

14. LATI emitió tarjetas de inauguración, propaganda y de Navidad -Año Nuevo. Según Richard Beith se ha registrado los siguientes tipos: NOTA: Aclaro que para mí, el reverso de una tarjeta es el lado donde se escribe la carta o la nota que se envía, al revés de la opinión Beith.



Figura 16



Figura 16 A

a) **Vuelo Inaugural desde Roma.** Reverso: impresa "Ricordo del volo inaugurale Roma-América Latina". Al anverso, emblema de la gaviota LATI con el nombre del autor.

b) **Propaganda:**

1. Reverso: "Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A. - VIA LATI.
Anverso: Gaviota sin el nombre del autor.

2. Reverso: Como en 1.
Anverso: Trimotor sobrevolando un pequeño galeón.

c) **Navidad-Año Nuevo (1939/40)**

1. Reverso: Como en "b") 1, y "Cartao Aeropostal - Natal - Ano Novo"
Anverso: Trimotor sobrevolando un galeón grande y "Boas Festas"

2. Reverso: Como en "c") 1
Anverso: Gaviota como en "b") 1, y "Boas Festas" (Fig. 16 y 16a)

3. Reverso: Gomígrafo "Via Condor - LATI"
Anverso: Como en "a") con inscripción "Felices Fiestas", usado en Chile.

d) **vuelo Inaugural Río de Janeiro-Buenos Aires**
Sobre inscripto: "LINHAS AEREAS TRANSCONTINENTALES ITALIAS S.A." con otro angulado: "SERVICIO AEREO LATI/ROMA-BUENOS AIRES-ROMA/NOVO HORARIO/EM VIGOR DO DIA 20 DE JULHO 1941"

c) Se citan aquí nuevamente las etiquetas y diferentes sobres impresos de LATI que forman parte de la propaganda.

15. Para Uruguay y también para Argentina, existe un capítulo especial de LATI de lo que podría llamarse "correspondencia entre alemanes" desde y al Río de la Plata, de un grupo industrial en el Uruguay y de los marinos del acorazado Graf Spee destruido voluntariamente, que fueron internados en ambos países.

16. La **Consal Río Negro Konsortium de la SIEMENS Schuckertwerke A.G.**, construía en el Uruguay la represa hoy llamada "Gabriel Terra" sobre el Río Negro en el paraje denominado Rincón del Bonete.



Figura 17

Según investigó Alcides E. Caorsi, el Correo uruguayo había instalado allí una sucursal con todos los servicios: Correspondencia, Giros, Caja de Ahorro Postal y por supuesto, los sellos de superficie y aéreos corrientes y un matasellos especial. Un ferrocarril de trocha angosta lo unía a Paso de los Toros dos veces por día: de 06 horas y regreso a las 11, y de 14 horas con regreso a las 18, diariamente. El primer estafetero fué Ruben Domínguez en 1938. El 10-Ago-40 su hermano José E. Domínguez lo continuó hasta 1944 ó 1945. El encargado de la Sucursal fué Basilicio Vázquez. Una vez en Paso de los Toros y por medio del Ferrocarril Central, la correspondencia llegaba a Montevideo. El obrador del Rincón del Bonete tenía numerosos ingenieros, ejecutivos, empleados y obreros asentados. La casa central de la CONSAL estaba en la Plaza Zabala de Montevideo, y cruzándola, la Embajada del III Reich. Tanto desde el obrador, como de la central, aparte de intercambiarse correspondencia, se comunicaban directamente con Alemania.

Lo interesante es que, a partir de la entrada de Alemania en guerra el 01.Set.39 y cesando el servicio CONDOR-LUFTHANSA, la instalación de LATI el 21/22.12.39 vino a solucionar el envío de datos y documentación de la compañía citada a su matriz alemana sin pasar por la censura aliada.

Por ahora han aparecido escasos sobres de Uruguay emergentes del Rincón del Bonete a Alemania o desde ella. Perteneciendo a una compañía de tanta importancia en esa época y a circunstancias muy especiales, estos sobres forman por sí mismos un capítulo de la Aerofilatelia uruguaya que se inscribe dentro de la correspondencia de LATI durante casi dos años. (Fig. 17, 18, 19 y 20)

17. Marinos del acorazado Graf Spee internados en Uruguay y Argentina.

El 17.12.39, severamente dañado, el acorazado alemán Admiral Graf Spee era volado por su tripulación a la entrada de la Bahía de Montevideo. La mayoría de sus miembros fué en una chata y dos remolcadores a Buenos Aires, mientras que los heridos (unos 40) quedaban hospitalizados en Montevideo. De acuerdo a las leyes internacionales de guerra, fueron internados en ambos países, primero en las capitales y luego en distintas localidades. En el Uruguay pasaron en su momento a Sarandí del Yi.

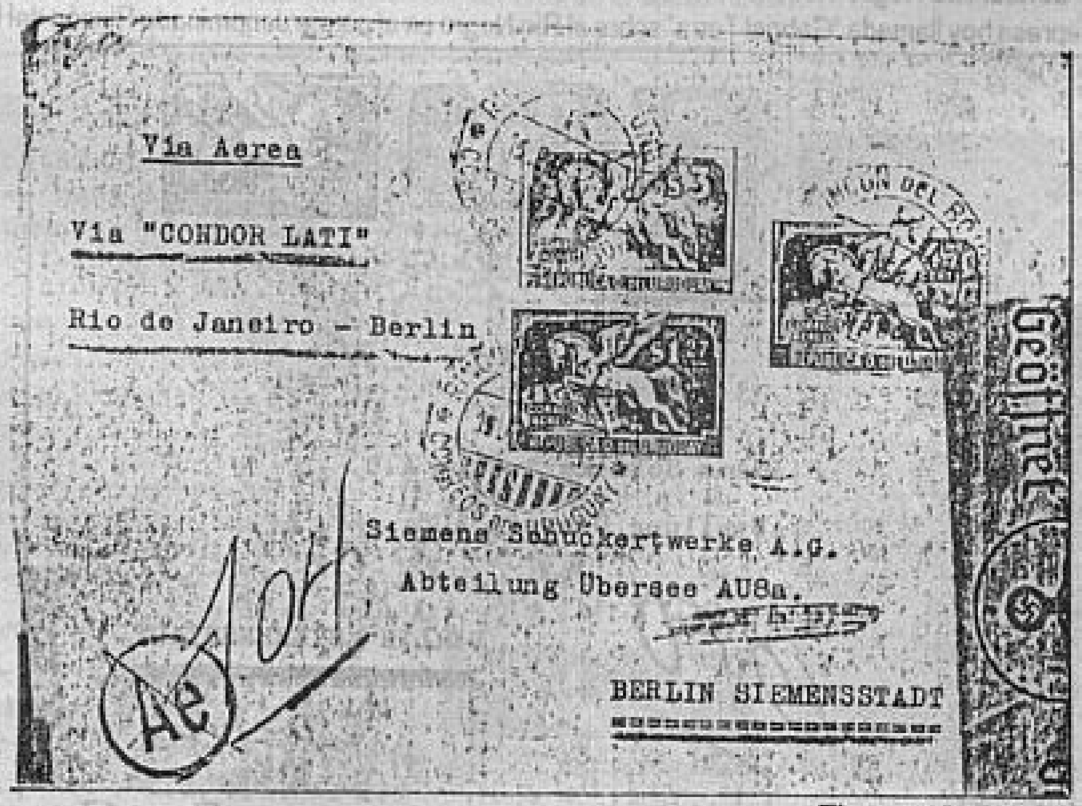


Figura 18

Desde el comienzo escribieron y recibieron cartas a y de Alemania, en nuestro caso utilizando también a LATI. Pocos guardaron aquí y en Europa los sobres. El grueso de lo recuperado fué estudiado en Argentina por Schlichter y Spinetto. De su libro se reproduce una carta del 18.01.40 desde Alemania a uno de los marinos. (Fig. 21) y una de Argentina a Alemania del 20.02.40 (Fig. 22).



Figura 19



Figura 20



Figura 21

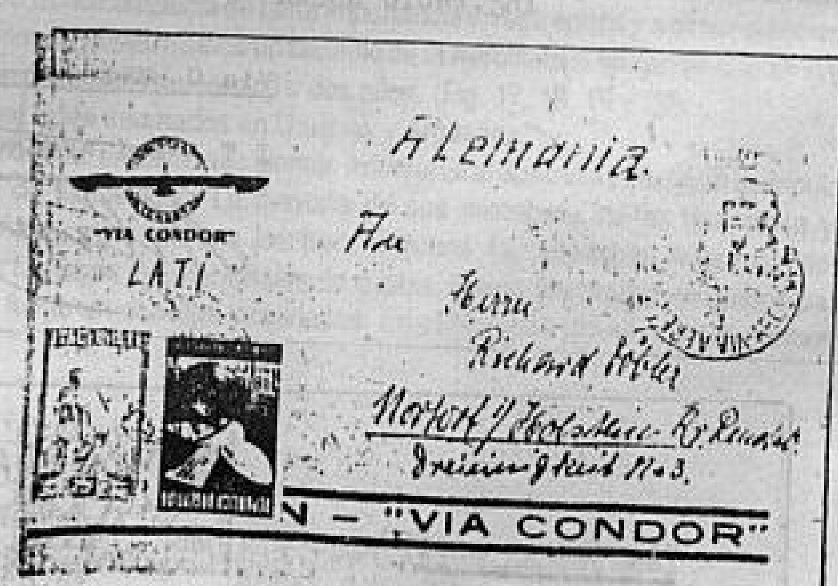


Figura 22

LATI - Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A. - Biliografia

1. BEITH, Richard - "Air Mail News" Nº 127 Oct-Nov 1985 y Nº 128 Ene-Mar 1986, quien cita a su vez una importante bibliografia de Europa y EE.UU. de América.
2. BEVEREN, F.J. van - "De Ontwikkeling Van de Trans-Atlantische Luchtpostverbindingen", 1982.
3. BURDEN, William A.M. - "The Struggle for Airways in Latin America". Council en Foreign Relations - New York, 1943.
4. CAORSI, Alcides E. - Investigación personal, 1950.
5. NIERINCK, Henri L. - "Courrier recupere", 1985.
6. PEZILLO, Samuel - "The South American Service of LATI", "The Airpost Journal" Vol. 61 Nº 1, Jan 1990.
7. SCHNEIDER, Gütz - "Flugpost aus Liechtenstein", "Postgeschichte" Nº 16, 1983 y Nº 21, 1985.
8. SCHLICHTER, A.J. y SPINETTO, J.R. - "Historia postal de la tripulación del acorazado admiral Graf Spee", 1983.
9. VIGLIAR, Renato - "LATI, Linee Aeree Transcontinentali Italiane" Diciembre 1939 - 1979.